

共同研究を終えて

小熊 誠

「東アジアの伝統的木造船建造および操船技術の比較研究」という共同研究を立ち上げるきっかけとなったのは、もちろん木造船研究の専門家である昆政明先生との出会いである。昆先生とは、2013年から日本常民文化研究所（以後、常民研と表記）でもご一緒させていただいたが、個人的には木造船について沖縄を中心に中国、日本と比較してみたいと考えたのはそれ以前のことであった。

自分が沖縄国際大学に勤めていた十数年前、前田一舟氏が勤めている沖縄本島東海岸の海中道路に平成15（2003）年にできた、うるま市立海の文化資料館で沖縄のマーラン船を見せてもらった。5mほどの木造船で、赤い帆が2枚広げられている。前田氏にその船について説明してもらった。いろいろ説明してもらったと思うが、記憶に残っているのは、前から見ると舳先がとがっていて和船に似ていること、そして後ろから見ると舵が小さめで中国のジャンク船に似ているということであった。自分は、沖縄を中心に、日本と中国の民俗を比較することを研究視点にしていた。木造船でも、沖縄の船は中国船と和船の両方の影響を受けていることを聞いてとても興味をもった。

それ以前から、福建省泉州の泉州海外交通史博物館の王連茂館長（現在は名誉館長）にはお世話になっていた。初めてその博物館を訪ねたのは1990年で、まだ旧館の頃だった。現在の博物館が新築されてからも、そこに訪ねたのは10回を越える。木造船については全く素人であったが、十数年前に泉州で木造船を作っている写真をそこで見た。頭に綺麗な布を被った女性たちも造船に参加していたので、恵安だったと思う。そのとき考えたのは、沖縄の船大工に中国船の造船を見てもらいたいということだった。沖縄の木造船の作り方と中国の木造船の作り方を、造船技術を持つ専門家にってもらって、技術の実質的な比較ができるのではないかと考えた。

沖縄の船大工は、少なくなっている。その中でも、海中道路でつながっている平安名島の越来造船は、3代目当主が4代目の息子と共に造船を続けている。4代目の越来勇喜氏は、海の文化資料館で勤めていたことがあり、そのときからの知り合いであった。彼に、泉州の造船を見てもらいたいという密かな思いを持っていたが、それがいつ実現するかは夢の話であった。

2009年に神奈川大学に転職し、常民研に関わった。ちょうどその年から、当時の常民研所長であった佐野賢治先生のもとで、国際常民文化研究機構が始まった。2014年度から第2期が始まることになり、その初年度に昆先生と相談して、木造船を東アジアで比較する共同研究を計画した。自分は、木造船については素人であるが、沖縄の木造船と中国船および和船との比較は、必ず成果が上がると考えていた。昆先生は、木造船の専門家である。昆先生にこの話をすると、大賛成をしてくれた。そのとき、昆先生はその場で中国木造船の資料を出してその特徴などを話してくれた。もちろん沖縄の木造船についても、文献でよくご存知であった。しかし、本物はまだ見ていない、だから是非見に行きましょうということで、すぐその場で共同研究のグループ結成の話に移った。

昆先生は、船板の接合方法として北陸のチキリと沖縄のフンドゥーが似ているが、その意味が分からないということで、まず北陸の木造船専門家である廣瀬直樹氏に白羽の矢を立てることにした。さらに、櫂や櫓などの木造船の推進具の専門家である徳島の織野英史氏の名前が上がった。そして、木造船の調査研究を40年にもわたって行ってきた、出口晶子先生にも、ぜひ参加していただきたいということになった。もちろん、木造船の写真を撮り続けてきた写真家の出口正登氏にも参加していただきたいと話し合ったのは言うまでもない。沖縄からは、私の意見で海の文化資料館の前田一舟氏と船大工の越来勇喜氏に参加してもらいたいと決まった。

そこでの話し合いを、すぐに実行に移した。幸い、皆さん参加を承諾して下さった。それをもとに、共同研究の申請書を作成し、その申請が承認された。

2014年度から、共同研究が始まった。初年度は、越来造船を中心に、沖縄の木造船調査を行った。3代目の越来さんからは、作成中のマーラン船を見せてもらい、実地に調査ができた。沖縄の船は、少なくとも近世には中国の船と日本の船の影響を受けていたと思われる。常民研に附置されている非文字資料研究センターでの共同研究で、近世的那覇港の様子を描いた『琉球交易港図屏風』の研究を行い、絵引研究の『日本近世生活絵引 奄美・沖縄編』（2014年）を出版している。それを見ても、当時の那覇港には、中国との往来をしていたジャンク船である進貢船や薩摩からの和船が描かれている。当時の琉球の人びとは、中国船も和船も見えていたわけで、沖縄の近海を操船していたマーラン船は、中国船も和船も両方の影響があつてしかるべきであろう。詳しいことは、前田一舟氏の報告書で述べられている。

初年度は、昆先生と自分で中国への予備調査に出かけた。2015年3月24日から3月31日まで、8日間の強行調査だった。まず、上海に着いて、上海海洋大学の韓興勇先生の案内で、浦東にある上海海洋大学の近くに開設された中国海洋博物館を訪問した。この博物館の中心には、長さ約31mもの宋代木造船の実物大復元船が展示されている。福建船であり、日本の1,000石積弁財船とほぼ同じくらい大きな船である。この船を、外から内から見回して、その雄大さに感動した。

翌日に、上海から福建省の福州に飛んだ。福建省では、以前から懇意にしている福建師範大学の謝必震先生に依頼して、謝先生の大学の同級生であり、連江県の役人をしていた陳傳興氏に案内していただいた。福州の北方にある連江県の海岸線にある木造船の造船所に行った。この地域では現在も動力を搭載しているが、伝統的構造の木造船が多く使用されていた。現在も使われている木

造船の修理のために、何艘もの木造船が岸に引き上げられていた。これらの木造船を見て、まず写真をあちらやこちらから撮り、造船所の社長である陳楊坤氏にあれこれと質問をし、その場でわかったことは多くあった。また、この造船所での修理には、木造船にFRPを貼り付ける作業が行われていた。船材の間に石膏と麻、桐油等で練り合わせた充填剤の打ち込みが作業の中心であった。この充填剤にも昆先生は興味をもち、充填剤を作る部屋で盛んに写真を撮っていた。さらに、隔壁や船首部分の構造など内部構造も観察することができた。

26日は福州の南にある泉州市に移動し、泉州海外交通史博物館名誉館長の王連茂先生の迎えを受け、同博物館の展示資料の写真撮影を行った。同博物館は、中国における木造船展示を1990年代から行い、中国国内において船の研究では歴史も古いし、展示も充実した博物館である。中国の木造船を調べるには、必ず訪問すべき博物館である。そこでは、実物資料と模型により中国の船舶発達史を展示しており、展示



写真1 上海海洋大学の韓興勇先生、寧波先生と中国海洋博物館の研究員の方々と福建船にて撮影



写真2 泉州海外交通史博物館にて王連茂名誉館長と

している木造漁船と船大工道具の本格的な実測を行うことは可能であることを確認した。次いで王名誉館長の子息である閩南師範大学の王亦錚先生の案内で、宋代の発掘船を展示している泉州湾古船陳列館を見学した。この博物館は、泉州の古刹開元寺にあり、従来の泉州海外交通史博物館であった。自分はすでに何回も見学していたが、このときは改装工事を終了しており、出土と共に宋代の海運に関する展示が分かりやすくなっていた。

27日は王先生お二人の案内で、船大工の経験を生かして木造船の模型を制作している張国輝氏の工房を訪問した。張氏のご自宅は3階建ての大きな家で、この家の一角が工房になっている。1階の広い居間には、張氏が作成した木造船が何艘も展示されていた。ここでは制作中の木造船模型の写真撮影と、その模型を見ながら船材の接合方法や木造船のさまざまな部分について質問し、また帆装について調査した。張氏は、船大工であったため、木造船の製作についてはかなり細かくご存じで、何を聞いてもすぐに模型を使って説明して下さり、これ以降の調査でも、参加した調査員には的確に説明して下さった。

28日は、福建省の泉州から中国の新幹線で浙江省の寧波まで移動し、そこから舟山列島に入った。舟山列島に浙江海洋大学がある。そこに、歴史民俗資料学研究科で自分の教え子だった干洋さんがちょうど就職していた。彼女の案内で、舟山列島を見学することになっていた。浙江海洋大学人文学院院长の王穎先生を訪問した。王穎先生は、木造船工房である舟山市普陀岑氏木船作坊を紹介してくれた。

29日に、早速舟山市普陀岑氏木船作坊を訪問した。その代表者は、岑国和氏で木造船技術者として4代目である。彼は、中国の伝統的造船技術の保持者として国から認定を受けている。彼の工房は、新しく建築された大きな建物であった。その中で、多くの職人が働き、実用の木造漁船も作っているし、多くの模型も作っている。さらに、中国だけでなく海外からも注



写真3 泉州市惠安の張国輝氏の家にて



写真4 張国輝氏にインタビュー



写真5 浙江海洋大学の王穎先生と



写真6 舟山の普陀岑氏木船作坊にて、岑国和氏と



写真7 三板船を測量する廣瀬氏
(泉州海外交通史博物館)



写真8 櫓を測量する織野氏 (泉州海外交通史博物館)



写真9 連江の造船所で船の修理をする越來氏

文を受けて、大きなジャンク船も作っていた。話を聞くと、中国海洋博物館の中央に展示してあった31mの福建船は、この工房で製作したものだった。それを聞いて、今回の木造船調査の因縁を感じた。現在、木造船はほとんど使われなくなり、舟山でも以前はかなりあった造船所も閉鎖してしまっている。しかし、岑国和氏は現在、中国の伝統的造船技術の保持者として認定を受けており、岑氏木船作坊も繁栄している。現代においても、木造船の作成が継続して行われることによって、その伝統技術が継承さ

れている現場を拝見して、日本においてもなんとか和船の技術が継承していけないかを考えさせられた。

さて、中国での本調査は、2015年と2016年に行われた。主に、泉州、福州、舟山を訪れて、上記の場所に赴き、上記の人びとに大変お世話になりながら木造船の調査をすることができた。それぞれの場所で、廣瀬氏は木造船の実測図を取り、織野氏は櫓の実測を取った。福州の街の中心で再開発された三坊七巷で、古い民家が改造されて福船文化館が開設されていた。2016年8月の最終調査で、急遽、福船文化館に調査に行くことになり、三坊七巷管理处に許可をいただいて、そこで展示してある木造船や櫓の実測をその場で行ったりもした。出口晶子先生は、沖縄を中心に舟山でも木造船を見ていただき、出口正登氏はプロの写真家として木造船の写真を撮っていただいた。前田一舟氏は、どこに行っても一人で黙々と木造船を見て歩いた。越來勇喜氏は、連江県の造船所で、鑿と金槌を持って木造船の修復を行い、その職人さんたちに大いに喜ばれた。

この共同研究の調査は、多くの人びとにお世話になったし、お互いに木造船という自分たちの貴重なもの（文化財や文化遺産ではなく、生きているモノ）を通して、お互いの意思が通じたと思われる。織野氏は、連江県の造船所で2mを越える櫓を頂いて、飛行機に載せて持ち帰った。昆先生と自分は、泉州市惠安の張氏から10分の1の木造船模型を譲ってもらった。その模型は、神奈川県立大学3号館の企画展示室で和船模型と共に展示されている。また若手研究員として、沖縄調査では新垣夢乃氏に、中国調査では王蕾さんと姜婧さんにお世話になった。

この共同研究の成果は、本書で展開され、多くの方に参照されることを深く願っている。